

TADEUSZ LEWICKI.

Les premiers commerçants arabes en Chine¹⁾.

Entre les côtes de la péninsule Arabe et la Chine, surtout celle du Sud, connue par les Arabes sous le nom d'aṣ-Ṣīn²⁾, existaient déjà à une époque assez reculée, en tout cas bien avant l'Islām, des relations commerciales et maritimes. Mais ce n'étaient point les marins arabes qui assuraient le trafic maritime entre l'Arabie et la Chine à cette époque. La prépondérance dans ces relations appartenait, jusqu'à l'époque des premiers khalifes abbassides, aux Chinois et aux Persans.

On sait que la navigation des jonques chinoises vers les côtes de l'Arabie remonte à une époque assez ancienne. Déjà dans les premiers siècles de notre ère, les navires chinois venaient jusqu'au voisinage du cap Comorin³⁾; plus tard, s'avancant vers l'Ouest, les Chinois arrivèrent jusqu'aux côtes de l'Arabie du Sud et au golfe Persique. D'après les auteurs arabes al-Balāḍurī⁴⁾ et ad-Dīnawarī⁵⁾, les navires d'aṣ-Ṣīn se trouvaient

¹⁾ Nous désirons remercier tout particulièrement M. le Professeur Tadeusz Kowalski qui a bien voulu nous aider de ses bons conseils. Nous adressons aussi nos vifs remerciements à M. Marjan Lewicki qui nous a été d'un grand secours.

²⁾ Sur l'origine de ce nom arabe voir Yule-Cordier, *Cathay and the way thither*, I, 2—6.

³⁾ M. Reinand, *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine* (Paris 1845) I, XXII.

⁴⁾ M. J. de Goeje, *Liber expugnationis regionum*, auctore.. al-Belāḍsori (Leide 1866), 341.

⁵⁾ I. Kratchkovsky, Abū Ḥanīfa ad-Dīnawarī *Kitāb al-Aḥbār at-Tiwāl* (Leide 1912), 123.

parmi les bateaux étrangers qui fréquentaient le port d'al-Ubulla, au moment de la conquête de l'Iraq par les troupes musulmanes et de la fondation de la ville de Baṣra (637 ou 638 de J. C.), dont al-Ubulla devint plus tard un faubourg. Un autre auteur arabe, al-Mas'ūdī, nous dit que cette fréquentation des ports arabes par les bâtiments de la Chine dura encore quelque temps; parmi les points fréquentés par les marins chinois, il cite, outre al-Ubulla, la ville nouvelle de Baṣra et les côtes de l'Umān et de Baḥrajn¹⁾.

Les données des auteurs arabes, concernant la navigation des jonques chinoises en Arabie, sont confirmées par un itinéraire chinois provenant, il est vrai, d'une époque relativement récente. Nous pensons ici à l'itinéraire contenu dans un certain recueil, compilé par Kia Tan entre 785 et 805 de J. C.²⁾. D'après l'itinéraire en question, les navires chinois partis de Kouang-tcheou (Canton) se rendaient jusqu'au golfe Persique.

Quant au deuxième facteur qui entretenait les relations entre l'Arabie et la Chine, c'est à dire la flotte persane, son importance dans ces relations devait être plus considérable selon toute vraisemblance que celle des Chinois. On le peut supposer sur la foi de quelques passages des annales chinoises. Ainsi les sources historiques chinoises, à partir du IV^e jusqu'au commencement du VII^e siècle de J. C., nous citent les produits provenant de l'Arabie sous le nom significatif de produits de Po-sseu, de la Perse, les Persans étant à cette époque les principaux importateurs de produits de l'Arabie en Chine³⁾. Le développement du commerce chinois vers le commencement du VII^e siècle de J. C., dont nous parlent al-Balāḍurī et ad-Dīnawarī, diminua un peu l'importance des Persans dans le

¹⁾ C. Barbier de Meynard, *Les Prairies d'or*, (Paris 1861) I, 308.

²⁾ Fr. Hirth and W. W. Rockhill, *Chau Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries*, entitled *Chu-fan-chi* (St. Petersburg 1911), 9—14. Voir aussi Pelliot, *Deux itinéraires de Chine en Inde*, BEFEO IV, 131 et sqq.; Yule-Cordier, op. cit., 86.

³⁾ *Chau Ju-kua*, 7—8; G. Ferrand, *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks, relatifs à l'Extrême Orient* (Paris 1913—14) I, 3.

trafic entre l'Arabie et l'Extrême Orient, mais encore au VII^e et au commencement du VIII^e siècle les bateaux persans fréquentaient Kouang-tcheou et entretenaient le service entre Ceylan et Sumatra ¹⁾).

Or nous avons vu par ce qui précède, que c'est aux Chinois et aux Persans qu'appartenait la prépondérance dans les relations commerciales et maritimes entre l'Arabie et la Chine, avant l'Islâm et dans la première période du khalifat. Les marins arabes qui pourtant, depuis une époque bien ancienne, fréquentaient les divers ports de l'Afrique Orientale et de l'Asie du Sud, ne s'aventuraient pas encore si loin vers l'Orient. Depuis les temps d'Agatarchides ²⁾ jusqu'à ceux de Fakhien ³⁾, de Cosmas Indicopleustes ⁴⁾ et du khalife 'Umar ⁵⁾, la côte occidentale de l'Inde et l'île de Ceylan doivent être considérées comme le point le plu avancé, vers l'Orient, de la pénétration des marins arabes ⁶⁾).

Mais bientôt, avec la fondation d'un grand empire arabe qui embrassa plusieurs entrepôts arabes et persans, la situation changea un peu et les marins et les commerçants arabes commencèrent à participer au trafic avec la Chine. Les initiateurs des Arabes dans la navigation vers la Chine furent les marins

¹⁾ Chavannes, *Religieux éminents* (Paris 1894), 116 et note 8; Ferrand *Relations*, I, 3.

²⁾ Entre 130 et 100 avant J. C. Sur les commerçants sabéens dans l'Inde à l'époque grecque et romaine, voir article *Saba* dans Pauly-Wissowa, *Real-Encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft*. Zweite Reihe (Stuttgart 1920), I, 1423—1428.

³⁾ Ce pèlerin chinois, qui a visité l'île de Ceylan vers 413 de J. C., y a rencontré les marchands sabéens qu'il nomme Sa-poh (Beal, *Si-Yu-ki. Buddhist Records of Western World*, London s. d., LXXIV); Chau Ju-kua, *Introduction*, 3.

⁴⁾ Auteur du VI^e siècle de n. è. D'après Cosmas, Ceylan entretenait des relations de commerce avec le pays des Homerites, c'est à dire avec les Himjarites de Yemen (*Christian Topography* ed. Hakluyt Soc., 365).

⁵⁾ Une expédition arabe vers les côtes de l'Inde eut lieu en 637 de J. C. sous le khalifat de 'Umar; Reinaud, *Relation* I, XLI.

⁶⁾ Richthofen, *China*, Berlin 1877, I, 568.

persans qui, de très bonne heure, entrèrent au services des khalifes¹⁾. On le peut juger sur plusieurs toponymies d'origine persane, qu'on trouve dans les plus anciennes relations des voyageurs arabes en Chine. M. G. Ferrand nous en cite plusieurs exemples intéressants²⁾. Ce sont aussi les Persans auxquels on doit le nom chinois des Arabes *Ta-che*; il provient du persan *Tāzī*, *Tāgīk*³⁾.

A quelle époque les Arabes commencèrent-ils à fréquenter les ports chinois? Selon M. Ferrand, tous les voyages „effectués antérieurement au IX^e siècle, ont été accomplis par des marins persans”⁴⁾. C'est ce qui résulterait du moins, d'après ce savant orientaliste, du manque „de témoignages établissant que les navires arabes se rendaient alors en Chine”⁵⁾. Le jugement de M. Ferrand, sur le manque de témoignages concernant les voyages des Arabes en Chine antérieurement au IX^e siècle de n. è., nous paraît un peu hâtif. Nous savons, par les annales chinoises, qu'en 758 de J. C. les marins *Ta-che* et *Po-sseu* mirent à sac la ville de Canton⁶⁾. Ainsi les Arabes devaient être assez nombreux sur les eaux chinoises déjà au milieu du VIII^e siècle de n. è.

Le témoignage chinois dont nous avons parlé n'est pas isolé. En effet nous avons réussi à trouver, dans deux anciens ouvrages arabes ibādites, quelques passages intéressants qui semblent confirmer la teneur du témoignage chinois sur le rôle spécial des Arabes dans le commerce avec la Chine au VIII^e siècle de n. è. Les données en question sont extraites d'une chronique arabe ibādite, composée à l'époque de transition du II^e au III^e siècle de l'hégire, par Abū Sufjān Maḥ-būb b. ar-Raḥīl. L'original de la chronique en question ne nous est point parvenu, mais on en peut reconstruire une partie

¹⁾ Richthofen, l. c.; Ferrand, *Relations*, I, 1—3.

²⁾ Ferrand, op. cit., I, 2.

³⁾ Ibid.

⁴⁾ Ibid. I, 3.

⁵⁾ Ibid.

⁶⁾ Yule-Cordier, *Cathay*, I, 89.

grâce aux vastes extraits conservés dans les deux recueils ibādites ultérieurs dont nous venons de parler.

Les ouvrages en question sont: le *Kitāb Tabaqāt al-Mašā'ih* d'Abū'l-'Abbās Aḥmad b. Sa'īd ad-Darġinī et le *Kitāb as-Sijar* d'Abū'l-'Abbās Aḥmad b. Sa'īd aš-Šammāḥī. Comme nous avons déjà parlé ailleurs de ces ouvrages¹⁾, nous nous contenterons de mentionner ici que la première de ces oeuvres, à savoir *Kitāb Tabaqāt al-Mašā'ih* semble avoir été composée au Maghrib vers le milieu du VII^e siècle de l'hégire (c'est à dire vers le milieu du XIII^e siècle de n. è.)²⁾. Une copie manuscrite de cet ouvrage fait partie de la bibliothèque de l'Institut Oriental à l'Université de Lwów (Pologne). Quant à l'ouvrage d'aš-Šammāḥī (+ 928 de l'hégire), écrit probablement dans le Ġabal-Nafūsa en Tripolitaine, nous en avons une édition grâce aux soins d'el-Hāġġ Slimān b. Mesa'ūd an-Nafūsī, qui l'avait fait autographier au Caire en 1301 H.³⁾.

Or c'est dans ces deux recueils historiques et biographiques que se trouvent les passages concernant le trafic arabe en Chine avant le IX^e siècle de l'hégire, y cités d'après la chronique d'Abū Sufjān. Parlons d'abord de cet auteur.

Abū Sufjān Maḥbūb b. ar-Raḥīl al-'Abdī appartenait, comme l'indique sa *nisba*, à la tribu arabe de 'Abd al-Qajs⁴⁾. Darġinī le compte parmi les savants ibādites de la 4^{me} *ṭabaqa*, ce qui correspond à la seconde moitié du II^e siècle de l'hégire⁵⁾. D'après un recueil ibādite de l'Umān, intitulé *Sijar al-'Umāniya*, dont un manuscrit excellent appartient à la collection des manuscrits arabes de la bibliothèque de l'Université à Lwów⁶⁾, Abū Sufjān vivait encore pendant le règne de l'imām ibādite

¹⁾ Une chronique ibādite. *Kitāb as-Sijar* d'Abū'l-'Abbās Aḥmad aš-Šammāḥī, *Revue des Etudes Islamiques*, 1934, 59—78.

²⁾ Une chronique ibādite, 75; A. de C. Motyliński, *Bibliographie du Mazab*, *Bulletin de Correspondance Africaine*, III, 38—43.

³⁾ Une chronique ibādite, 67.

⁴⁾ Darġinī, *Tabaqāt*, Ms. de Lwów f. 78 v.

⁵⁾ Ibid.

⁶⁾ Nr. 1082 de la collection.

de l'Umān al-Muhannā' b. Ġajfar (227—237 de l'hégire), à qui il adresse une *risāla*¹⁾. Ainsi il paraît être mort dans la première moitié du IX^e siècle de n. è. Abū Sufjān habitait d'abord dans le pays de l'Umān²⁾, puis il s'établit à Bašra, d'où sa famille tirait son origine³⁾; il y étudia auprès du grand savant ibādite Abū 'Ubjda Muslim b. Abī Karīma at-Tamīmī⁴⁾. L'œuvre d'Abū Sufjān, que les sources ultérieures appellent tout simplement *Kitāb Abī Sufjān*⁵⁾, fut connue et appréciée de très bonne heure. Déjà l'imām rostémide de Tāhart, Aflaḥ b. 'Abd al-Wahhāb (première moitié du III^e siècle de l'hégire = première moitié du IX^e siècle de n. è.) en recommande la lecture aux Ibādites du Maghrib⁶⁾.

Les passages de l'ouvrage d'Abū Sufjān dont nous voulons parler concernent deux commerçants ibādites: Abū 'Ubjda 'Abdallāh b. Qāsim et an-Nazar b. Majmūn. Commençons par le premier.

I.

Abū 'Ubjda 'Abdallāh b. al-Qāsim, surnommé aṣ-Ṣaghīr ('le Petit')⁷⁾ est cité par les auteurs ibādites parmi les gens de la 3^e *ṭabaqa*⁸⁾; aussi devait-il vivre vers la première moitié

¹⁾ *Sijar al-'Umānija*, 239—249 et 676.

²⁾ Šammāḥī, *Kitāb as-Sijar* (éd. du Caire 1301 H.).

³⁾ Šammāḥī, op. cit., 111; voir aussi *Une chronique ibādite*, 71.

⁴⁾ Šammāḥī, op. cit., 112.

⁵⁾ Voir catalogue des livres ibādites de Barrādī, *Bull. de Corresp. Afric.*, III, 17, Nr. 10.

⁶⁾ Darġīnī, *Ṭabaqāt*, f. 82 r.; Barrādī dans *Bull. de Corresp. Afric.*, III, 17, Nr. 10.

⁷⁾ Šammāḥī, op. cit., 118.

⁸⁾ Darġīnī, op. cit., f. 71 r. (Voir aussi *Bull. de Corresp. Afric.*, III, 40); Abū 'Amm-r 'Abd al-Kāfi dans *Ṭabaqāt*, f. 3 r. Šammāḥī, op. cit., 94 le cite dans la *ṭabaqa* d'Abū 'Ubjda Muslim b. Abī Karīma at-Tamīmī, ce qui correspond à la troisième classe des savants ibādites; cf. aussi la liste de Muḥammad Atfijaš dans Masqueray, *Chronique d'Abou Zakaria*, Alger 1878, 138 où ce šajḥ est appelé par erreur Abou 'Obeida al-Qāsim ben Sellām.

du II^e siècle de l'hégire. La dernière date connue de sa vie est 158 de l'hégire (775 de J. C.), époque de la mort du khalife abbāsside Abū Ġa'far ¹⁾. D'après un ouvrage intitulé *Kitāb Nasab al-'Ulamā'*, composé ultérieurement à 917 de l'hégire par un certain Ibn Mudād et qui fait partie de *Sijar al-'Umān-nija*, Abū 'Ubajda était originaire d'une bourgade de l'Umān appelée *Bsjā* ou *Nsjā*, dont la localisation nous échappe ²⁾. Ainsi il appartenait à cette race sudarabique dont faisaient partie, comme nous l'avons mentionné plus haut, les précurseurs du trafic arabe en Orient. Il passa une partie de sa vie à la Mecque, où il se maria avec une femme riche et où on le voit au moment de la mort d'Abū Ġa'far ³⁾. Abū 'Ubajda était non seulement un des šajḥs ibādites les plus savants de son époque ⁴⁾, mais aussi un commerçant remarquable. Il s'adonnait surtout au commerce avec aṣ-Ṣīn. Voici ce que dit Abū Sufjān sur son voyage en Chine ⁵⁾.

„Abū 'Ubajda 'Abdallāh b. al-Qāsim était un commerçant qui partit en Chine et revint après. Parmi les faits qui l'éprouvèrent était le fait suivant. Une compagnie (des commerçants) achetait *al-'ūd* (aloès). Abū 'Ubajda les pria de le prendre comme associé (dans cette affaire). Ils lui accordèrent cela; puis ils se rendirent auprès du propriétaire de l'aloès en blâmant (la qualité de cette matière) et en lui demandant d'en diminuer la prix convenu. Abū 'Ubajda pensait qu'ils étaient sincères dans leurs paroles. Puis ils quittèrent le propriétaire de l'aloès, après en avoir payé le prix; Abū 'Ubajda paya aussi pour sa part 20 dīnārs. Après, ils se dirigèrent (vers un autre lieu) en louant la qualité de l'aloès (auprès de leurs clients), disant: „Nous n'avons jamais eu rien de pareil”. Alors Abū 'Ubajda dit:

¹⁾ Darğīnī, op. cit., f. 71 v.; Šammāḥī, op. cit., 94.

²⁾ Ms. de Lwów Nr. 1082, f. 668 et 672.

³⁾ Darğīnī, op. cit., f. 71 r.; Šammāḥī, op. cit., 94.

⁴⁾ Darğīnī, op. cit., f. 71 v.; Šammāḥī, op. cit., 94.

⁵⁾ Le récit d'Abū Sufjān en question est cité d'après le *Kitāb Tabagāt al-Mašā'ih*, ms. de Lwów f. 71 v. Le passage analogue chez Šammāḥī diffère seulement de celui de Darğīnī en ce que concerne le style.

„Gloire à Dieu! Vous blâmez l'aloès sans défaut auprès de son propriétaire. Rendez - moi mon capital et je n'ai nul besoin à m'associer avec vous". Alors ils profitèrent de cette occasion et lui rendirent son argent".

Ce récit nous apprend que le produit rapporté par les commerçants arabes de leurs voyages en Chine était le bois d'aloès. Nous ne savons pas si cette matière était achetée dans un des entrepôts chinois, ou peut-être sur un autre point de la route entre l'Arabie et la Chine. Nous nous contentons de mentionner que déjà le plus ancien géographe arabe Ibn Ḥur-dāḡbeh, cite, dans son ouvrage *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik* (écrit entre 844 et 848 de n. é.), le bois d'aloès parmi les produits chinois¹⁾. Un peu plus tard, un autre auteur arabe al-Ja'qūbī (vers 872 de J. C.), mentionne parmi les espèces d'aloès chinois, celui de *Qita'* (la Chine septentrionale) et de *Lūqīn*²⁾.

La date exacte du voyage d'Abū 'Ubayda en Chine nous échappe. Nous supposons qu'il eut lieu en tout cas avant son établissement à la Mecque, dans les premières dizaines du II^e siècle de l'hégire, probablement avant 758 de n. è. (140 de l'hégire). Rappelons-nous qu'en cette année les marins arabes et persans mirent à sac Kouang-tcheou (Canton), le principal port chinois ouvert aux étrangers³⁾. Ce fait fut cause que les navires arabes, craignant les répressions de la part des habitants de Canton, évitaient ce port depuis ce moment. D'après une source chinoise, jusqu'en 792 de J. C. les navires étrangers

¹⁾ *Bibliotheca Geographorum Arabicorum* (ed. M. J. de Goeje, VI). *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik* auctore... Ibn Khordādhbeh, Lugduni Bata-vorum 1889, p. 70; trad. p. 51.

²⁾ *Bibliotheca Geographorum Arabicorum*, Leide 1892, VII, 368. Sur l'aloès et son rôle dans le commerce de la Chine voir aussi Ferrand, op. cit., I, 284; II, 542 et 546; *Chau Ju-kua*, 225 et n.; Laufer, *Sino-Iranica*, Chicago 1911, 480; Ferrand, *Le Tuhfat al-Albāb de Abū Ḥamīd al-Andalusī al-Gharnāṭī*, *Journal Asiatique* 1925, 280.

³⁾ „Les gens de Canton prétendaient monopoliser à leur profit les bénéfices du commerce étranger", Pelliot, *Deux itinéraires*, 133. Voir aussi Richthofen, *China*, I, 568.

ne s'avançaient pas encore jusqu'à Canton, mais fréquentaient seulement le port de Tonkin, situé en dehors de la Chine propre¹⁾. Ce ne fut que vers cette époque que Canton songea à attirer de nouveau les étrangers²⁾ et, en effet, vers le milieu du IX^e siècle de n. è. les premières relations arabes concernant la route de la Chine citent ce port comme la plus remarquable échelle de la Chine propre³⁾. Aussi est-il fort probable que le voyage d'Abū 'Ubayda au pays d'aṣ-Ṣīn ait eu lieu avant 758 de J. C., c'est à dire avant le sac de Canton.

II.

C'est à l'époque où Canton recouvra son ancien rôle, et où les navires arabes commencèrent de se rendre de nouveau en Chine, c'est à dire vers la fin du VIII^e siècle, que semble être entrepris le voyage d'un autre commerçant arabe ibādite cité par Abū Sufjān, à savoir an-Nazar b. Majmūn. D'après notre auteur, an-Nazar était contemporain d'ar-Rabī b. Ḥabīb et de Wā'il b. Ajjūb al-Hadramī, deux imāms ibādites qui faisaient partie de la 4^{me} ṭabaqa des savants ibādites⁴⁾. Ainsi an-Nazar b. Majmūn devait vivre vers la seconde moitié du II^e siècle de l'hégire (au passage des VIII^e et IX^e siècles de n. è.). Il demeurait, paraît-il, à Baṣra. En effet, nous le voyons en relations étroites avec les deux imāms ibādites mentionnés, ar-Rabī et Wā'il qui, selon Ibn Mudād, habitaient tous les deux la ville de

¹⁾ Pelliot, *Deux itinéraires*, 133—134.

²⁾ Ibid.

³⁾ Le port chinois que les auteurs arabes appellent Hānfū ou Hānqū, est, d'après la plupart des savants identique à Canton, dont le nom chinois complet est Kouang-tcheou-fou ou „préfecture de Kouang-tcheou”; le nom arabe est un abrégé du nom chinois, Pelliot, *Deux itinéraires*, 215 n. 3; *Chau Ju-kua*, 15 et n. 1; De Goeje, Ibn Khordādhbeh, *Kitāb al-Masālik*, trad. p. 49 n. 2. Selon Reinaud, *Relation*, I, CIX—CXII, et Yule-Cordier, *Cathay*, I, 89 et n. 3, Hānfū serait identique au port de Hang-tcheou-fou.

⁴⁾ Darḡinī, op. cit., f. 77 r.; Šammāhī, op. cit., 103; voir aussi *Bull. de Corresp. Afric.*, III, 40.

Bašra¹⁾. Selon Abū Sufjān, an-Nazar était un riche négociant qui avait fait un voyage en Chine²⁾. Malheureusement notre auteur ne nous donne aucun détail sur ce voyage.

Avant de finir, il serait peut-être intéressant d'établir quelle était la route pratiquée par les commerçants arabes dont il a été question plus haut. Quant au premier, Abū 'Ubajda, qui était originaire de l'Umān, c'est peut-être dans un port de ce pays qu'il s'embarqua pour la Chine. Le point de départ du second, an-Nazar b. Majmūn, semble être la ville de Bašra, dans laquelle ce commerçant habitait et dont l'importance pour le trafic avec la Chine n'est pas ignorée.

Parlons d'abord de la route qui reliait Bašra avec la Chine, c'est à dire avec le principal port chinois Kouang-tcheou-fou, Hānfū des textes arabes ultérieurs, la route de l'Umān n'étant qu'une ramification latérale de la voie en question. Deux sources nous permettent d'établir en gros traits la route Bašra—Canton: l'itinéraire chinois de Kia Tan, de Canton au golfe Persique (785—805 de J. C.)³⁾ qui a une importance tout spéciale, comme ayant été compilé vers l'époque même où a été exécuté le voyage d'an-Nazar et la description de cette route, mais en sens de Bašra en Chine, contenue dans le *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik*, d'Ibn Hurdādbēh (844—848 de J. C.) qui s'accorde en tous ses détails avec l'itinéraire de Kia Tan et en facilite l'analyse⁴⁾. D'après les itinéraires en question, les bâtiments partis de Kouang-tcheou (Hānfū), laissant par tribord l'île de Hai-nan, piquaient tout droit sur les côtes d'Annam, Šanf d'Ibn Hurdādbēh⁵⁾. La route longeait cette côte; puis elle se dirigeait sur l'île de Pulo Condore, Kiun-t'ou-nong

¹⁾ *Sijar al-'Umānija*, 672 et 675.

²⁾ Darġinī, op. cit., f. 77 r.; Šammāhī, op. cit., 103.

³⁾ Une analyse approfondie de l'itinéraire de Kia Tan, de Canton jusqu'au cap de Comorin, nous a été donné par M. Pelliot, *Deux itinéraires*, 215—363.

⁴⁾ *Bibliotheca Geographorum Arabicorum*, VI, 61—69, trad. 42—49.

⁵⁾ *Chau Ju-kua*, 10; Pelliot, *Deux itinéraires*, 216—217; Ibn Khor-dādhbeh, *Kitāb al-Masālik*, 68—69, trad. 49.

de Kia Tan¹⁾ et, de là, vers le détroit qui sépare l'extrémité méridionale de la presqu'île Malaise de l'île de Sumatra²⁾. Après avoir quitté ce détroit près de l'entrepôt nommé Ko-lo par Kia Tan³⁾ et Kilah par Ibn Hurdābeh⁴⁾, probablement Kedah sur la presqu'île Malaise⁵⁾, les navires faisaient voile sur les Nicobares et de là sur l'île de Ceylan⁶⁾. Après avoir passé par le détroit qui est entre cette île et l'Inde, les bateaux longeaient la côte occidentale de ce pays⁷⁾. Ensuite, selon Ibn Hurdābeh, la route menait le long des côtes persanes et, après avoir atteint l'embouchure du Tigre, elle remontait ce fleuve jusqu'à la ville de Bašra ou d'al-Ubulla⁸⁾.

Quant à l'itinéraire de Kia Tan, les stations citées dans le dernier secteur de ce document, entre l'embouchure de Milân (Mihrân des textes arabes, l'Indus d'aujourd'hui)⁹⁾ et Fu-tas le dernier point de la route en question¹⁰⁾, sont assez difficiles à localiser. D'après Hirth et Rockhill, la deuxième station après l'embouchure de Mi-lân, éloignée de 20 jours de ce lieu, à savoir le district de Ti-lo-lu-ho ou Lo-ho-i, est le Cap Mesandum dans l'Umān¹¹⁾. La station suivante Wu-la, éloignée de Ti-lo-lu-ho d'un jour de navigation seulement, serait, d'après les éditeurs de Chau Ju-kua, la ville de Šuḥār dans l'Umān¹²⁾. Le fleuve de Fu-li-la qui vient ensuite est, selon les savants en question, Mināb, près de Hormuz¹³⁾, et enfin la dernière station de cette

¹⁾ *Chau Ju-kua*, 11; Pelliot, op. cit., 217—281.

²⁾ *Chau Ju-kua*, 11; Pelliot, op. cit., 231.

³⁾ *Chau Ju-kua*, 11.

⁴⁾ *Kitāb al-Masālik*, 66, trad. 46.

⁵⁾ De Goeje dans *Kitāb al-Masālik*, trad. 46 n. 1; Pelliot, op. cit., 339.

⁶⁾ *Chau Ju-kua*, 11—12; *Kitāb al-Masālik*, 66—68, trad. 45—48.

⁷⁾ Ibid. 12—13; Ibid. 62—66, trad. 42—45.

⁸⁾ *Kitāb al-Masālik*, 61—62, trad. 42.

⁹⁾ *Chau Ju-kua*, 13; *Kitāb al-Masālik*, trad. 42.

¹⁰⁾ *Chau Ju-kua*, 14.

¹¹⁾ Op. cit., 13 n. 5.

¹²⁾ Op. cit., 14 n. 1.

¹³⁾ Op. cit., 14 n. 2 et. 272. On connaît seulement la ville et l'oasis de Mināb située dans la vallée de Rudan, v. Aurel Stein, *Archaeological reconnaissances in Southern Persia, The Geographical Journal* LXXXIII, pp. 28—29 et la carte à la p. 120.

route, Fu-ta, éloignée de 1000 li de Fu-li-la, serait identique à Fustāt (le Caire), ou Baghdād¹⁾.

Le pays de Mo-lo est placé par les éditeurs de Chau Ju-kua entre Fu-li-la et Fu-ta²⁾.

Cette interprétation nous semble impossible à admettre. Tout d'abord, il résulte de l'itinéraire de Kia Tan que la station de Wu-la doit être située à l'ouest de Ti-lo-lu-ho (Cap Mesandum d'après Hirth et Rochhill), tandis que la ville de Ṣuḥār se trouve en vérité dans la direction sud-est de ce promontoire. Ensuite, le district de Ti-lo-lu-ho est éloigné, selon Kia Tan, de 20 jours de l'embouchure de l'Indus³⁾; or l'itinéraire d'Ibn Ḥurdābeh mit seulement 15 jours de navigation entre le lieu où ce fleuve se décharge dans la mer et le détroit qui sépare le Cap Mesandum de la Perse⁴⁾. Ainsi on doit chercher le pays de Ti-lo-lu-ho quelques journées plus loin à l'ouest. On peut penser qu'on y doit voir l'île de Lāwān (Ġazīra Lāwān en arabe) de l'itinéraire d'Ibn Ḥurdābeh, séparée par une distance de deux stations de la ville de Baṣra ou d'al-Ubulla⁵⁾. L'ancienne prononciation chinoise⁶⁾ de Ti-lo-lu-ho: *d'iei-lâ-luo-yuâ*, rend assez exactement le nom arabe de cette île. On peut supposer aussi que ce nom énigmatique désigne l'embouchure du Tigre, la station d'al-Ḥaṣābāt (les Estacades) d'Ibn Ḥurdābeh, où l'on s'embarquait pour aller en Orient, lieu éloigné d'al-Baṣra ou d'al-Ubulla de moins d'une journée de route (14 parasanges)⁷⁾. En effet, les deux premières syllabes du nom chinois Ti-lo (anc. prononciat. *d'iei-lâ*) correspondent assez strictement à Diġla, nom arabe du Tigre. La station suivante

¹⁾ Chau Ju-kua, 14 n. 3.

²⁾ Op. cit., 14 et n. 2.

³⁾ Op. cit., 13.

⁴⁾ *Kitāb al-Masālik*, 62, trad. 42.

⁵⁾ Ibid.

⁶⁾ Nous suivons la transcription de M. B. Karlgren, *Analytic Dictionary of Chinese and Sino-Japanese*, Paris 1923.

⁷⁾ *Kitāb al-Masālik*, 61, trad. 40.

de Wu-la (anc. prononciat. *uo-lât*), éloignée de la précédente de la distance d'une journée, c'est la ville d'al-Ubulla (al-Ubullat), située sur un canal du Tigre, appelé Diğla al-Ubulla¹). Le fleuve de Fu-li-la (anc. prononciat. *p̄uət-ljī'-lât*), qui vient ensuite, c'est sans doute l'Euphrate, en arabe Fūrāt, ou plutôt le lieu au dessus d'al-Ubulla où ce fleuve se décharge dans le Tigre pour se jeter ensemble dans le golfe Persique²). C'est de ce lieu que Kia Tan compte la distance entre Fu-li-la et la ville royale de Fu-ta: 1000 li (500 klm environ). La ville de Fu-ta (anc. prononciation *b'z'wak-d'ât*) est sans doute identique à Baghdād, capitale des khalifes abbāssides. La distance entre cette ville et le déchargement de l'Euphrate au dessus d'al-Ubulla s'accorde assez bien avec les données de Kia Tan. Selon Kia Tan, les petits bateaux remontaient le fleuve de Fu-li-la jusqu'à la ville de Mo-lo (anc. prononciat. *Muât-lâ*), située à une distance de deux jours de l'embouchure de ce fleuve³). La localisation de cette ville nous échappe; elle est, à notre avis, citée dans l'itinéraire entre parenthèses et ne doit pas être recherchée entre Fu-li-la et Fu-ta.

Ibn Hurdābeh nous décrit encore une autre route menant en Chine. Les marchands partant d'al-Ġābija sur l'Euphrate, descendaient ce fleuve jusqu'à al-Ubulla, où ils mettaient à la voile successivement pour 'Umān, Sind, Hind et aṣ-Ṣin⁴). Cette route, fréquentée spécialement par les marchands juifs, semble être la même que la voie pratiquée par 'Umānien Abū 'Ubajda, quoique ce dernier aurait pu ensuivre une autre, dont la description est due à un commerçant arabe

¹) *Kitāb al-Masālik*, 61, trad. 42; 154, trad. 115; 174, trad. 315.

²) *Kitāb al-Masālik*, 174, trad. 135. Il se peut aussi qu'il s'agit ici de la ville d'al-Furāt des géographes arabes (voir p. ex. Jacut's, *Geographisches Wörterbuch* ed. F. Wüstenfeld (Leipzig 1934), III, 861—862 et Forat du Pline (n. h. VI, 145) qui doit être placée dans ces régions (voir Pauly-Wissowa, *Real-Encyclopädie*, VI, 2850 et XV, 1087—1088).

³) *Chau Ju-kua*, 14. L'Euphrate était navigable à partir de Bālis. Voir *Kitāb al-Masālik*, 154, trad. 115 et n. 1.

⁴) *Kitāb al-Masālik*, 154, trad. 115.

nommé Sulajmān et provient de l'an 851 de J. C.¹⁾. D'après cette dernière relation, les navires, après avoir quitté le port principal de l'Umān à savoir Masqaṭ, faisaient voile tout droit sur Kūlam Malaj (Quillon de nos cartes, sur l'extrémité sud-ouest de l'Inde) où ils rattrappaient la route de Baṣra, dont nous avons donné la description plus haut²⁾.

On trouvera les détails plus étendus sur Abū Sufjān Maḥbūb b. ar-Raḥīl, dont l'ouvrage (ou plutôt les extraits qui en a fait ad-Dargīnī et aṣ-Šammāḥī) nous a servi comme la base fondamentale pour la composition de notre article, dans les Matériaux de bio-bibliographie ibādite-wahbite du feu professeur Z. Smogorzewski, que nous comptons de publier prochainement.

Lwów, novembre 1935.

Tout dernièrement, quand l'article présent était déjà sous presse, nous avons eu l'occasion de consulter le magnifique *Historical and Commercial Atlas of China* de M. Albert Herrmann (Cambridge, Mass., Harvard University Press 1935). C'est avec plaisir que nous avons constaté que M. Herrmann a fait des observations analogues aux nôtres en ce qui concerne l'identification de Fu-li-la et de Fu-ta (cf. p. 38 et 93).

¹⁾ Reinaud, op. cit., I, 14—15; Ferrand, op. cit., I, 38—39.

²⁾ Reinaud, l. c.; Ferrand, l. c.